

P A T E N T

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Application of:)
Barrho et al.)
Application No.:)
Filed: Herewith)
For: **ELECTRIC MOTOR**)

MAIL STOP PATENT APPLICATION
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

CERTIFICATE OF MAILING

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service with sufficient postage as Express Mail (No. EV 129897984 US) addressed to MAIL STOP PATENT APPLICATION, Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450 on November 14, 2003.

By: Carol Prentice

Carol Prentice

SUBMISSION OF CERTIFIED COPY OF PRIORITY DOCUMENT(S)
PURSUANT TO 35 U.S.C. 119

Dear Sir:

Enclosed herewith is the certified copy of Applicants' counterpart European application:

European patent application no. 02 025 775.4
filed November 16, 2002

upon which Applicants' claim for priority is based.

Applicants respectfully request the Examiner to acknowledge receipt of this document.

Respectfully submitted,



Barry R. Lipsitz
Attorney for Applicant(s)
Registration No. 28,637
755 Main Street, Building 8
Monroe, CT 06468
(203) 459-0200

Date: November 14, 2003
ATTORNEY DOCKET NO.: HOE-786

THIS PAGE BLANK (USPTO)



**Eur päisches
Patentamt**

**European
Patent Office**

**Office européen
des brevets**

Bescheinigung

Certificate

Attestation

Die angehefteten Unterla-
gen stimmen mit der
ursprünglich eingereichten
Fassung der auf dem näch-
sten Blatt bezeichneten
europäischen Patentanmel-
dung überein.

The attached documents
are exact copies of the
European patent application
described on the following
page, as originally filed.

Les documents fixés à
cette attestation sont
conformes à la version
initialement déposée de
la demande de brevet
européen spécifiée à la
page suivante.

Patentanmeldung Nr. Patent application No. Demande de brevet n°

02025775.4

Der Präsident des Europäischen Patentamts;
Im Auftrag

For the President of the European Patent Office

Le Président de l'Office européen des brevets
p.o.

R C van Dijk

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches
Patentamt

European
Patent Office

Office européen
des brevets

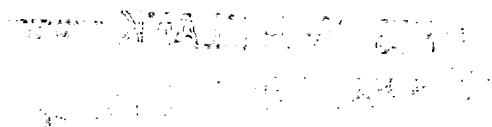
Blatt 2 der Bescheinigung
Sheet 2 of the certificate
Page 2 de l'attestation

Anmeldung Nr.:
Application no.:
Demande n°: 02025775.4

Anmeldetag:
Date of filing:
Date de dépôt: 16/11/02

Anmelder:
Applicant(s):
Demandeur(s):
Minebea Co., Ltd.
Kitasaku-gun, @Nagano-ken
JAPAN

Bezeichnung der Erfindung:
Title of the invention:
Titre de l'invention:
Miniaturmotor mit dauermagnetischem Läufer



In Anspruch genommene Priorität(en) / Priority(ies) claimed / Priorité(s) revendiquée(s)

Staat:
State:
Pays:

Tag:
Date:
Date:

Aktenzeichen:
File no.
Numéro de dépôt:

Internationale Patentklassifikation:
International Patent classification:
Classification internationale des brevets:
H02K21/14, H02K5/173

Am Anmeldetag benannte Vertragsstaaten:
Contracting states designated at date of filing:
Etats contractants désignés lors du dépôt:

AT/BG/BE/CH/CY/CZ/DE/DK/EE/ES/FI/FR/GB/GR/IE/IT/LI/LU/MC/NL/

Bemerkungen:
Remarks:
Remarques:

THIS PAGE BLANK (USPTO)

16. Nov. 2002

BESCHREIBUNG

Elektromotor

Die Erfindung betrifft einen bürstenlosen Elektromotor, insbesondere einen Miniaturmotor, mit einem Gehäuse, mit mindestens einem mit magnetisierten Bereichen versehenen und um eine Rotorachse an Lagerträgern des Gehäuses drehbar gelagerten Rotor, und mit einem mindestens eine Statoreinheit aufweisenden Stator, wobei jede Statoreinheit einen Satz erste, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe und einen Satz zweite, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe, die um die Rotorachse herum angeordnet sind, sowie eine in Richtung der Rotorachse auf den Rotor folgend angeordnete und um die Rotorachse herum verlaufend gewickelte Spule umfaßt, mit welcher die ersten und zweiten Polschuhe magnetisierbar sind.

Derartige Elektromotoren sind aus dem Stand der Technik bekannt, bei diesen besteht das Problem, diese möglichst kostengünstig und einfach aufzubauen.

Diese Aufgabe wird bei einem Elektromotor der eingangs beschriebenen Art erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die Statoreinheit zwei Polschuhelemente aufweist, von denen ein erstes Polschuhelement einen sich quer zur Rotorachse erstreckenden und auf einer dem Rotor zugewandten Seite der Spule angeordneten ersten Polschuhträger sowie die an diesen einstückig angeformten ersten Polschuhe aufweist, welche sich von dem ersten Polschuhträger weg in einer ersten Richtung ungefähr parallel zur Rotorachse erstrecken, und von denen ein zweites Polschuhelement einen sich quer zur Rotorachse

erstreckenden und auf einer dem Rotor abgewandten Seite der Spule angeordneten zweiten Polschuhträger sowie an diesen einstückig angeformte zweite Polschuhe aufweist, die sich ebenfalls in der ersten Richtung vom zweiten Polschuhträger weg ungefähr parallel zur Rotorachse über den Rotor hinweg erstrecken, und daß an dem zweiten Polschuhträger der Statoreinheit ein Lagerträger aus Kunststoff angeformt und dadurch an diesem fixiert ist.

Der Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung ist darin zu sehen, daß mit dieser eine einfache und kostengünstige Möglichkeit des Aufbaus der Statoreinheit besteht.

Eine konstruktive besonders günstige Lösung sieht vor, daß ein einen magnetischen Schluß zwischen den Polschuhträgern herstellender Verbindungskörper mit dem zweiten Polschuhträger zu einer Einheit verbunden und an diese Einheit der Lagerträger angeformt ist.

Damit besteht die Möglichkeit, den Lagerträger fest und zuverlässig sowohl mit dem zweiten Polschuhträger als auch mit dem Verbindungselement zu verbinden.

Besonders günstig ist es dabei, wenn das Verbindungselement als Hülse ausgebildet ist.

Ferner ist es von Vorteil, wenn der Lagerträger in das Verbindungselement eingreifend ausgebildet ist, da damit eine besonders stabile und sichere Verbindung zwischen der jeweiligen Statoreinheit und dem Lagerträger besteht.

Hinsichtlich des Anformens des Lagerträgers wurden bislang keine näheren Angaben gemacht. Grundsätzlich sind dabei alle denkbaren Kunststoffform-techniken einsetzbar. Als besonders zweckmäßig hat es sich erwiesen, wenn der Lagerträger durch Kunststoffspritzen an den zweiten Polschuhträger angeformt ist.

Hinsichtlich der Verbindung des Verbindungselements mit dem zweiten Polschuhträger wurden bislang keine näheren Angaben gemacht. So könnte beispielsweise dadurch, daß der Lagerträger an das Verbindungselement und den zweiten Polschuhträger angeformt ist, über den Lagerträger auch die Verbindung des zweiten Polschuhträgers mit dem Verbindungselement hergestellt werden.

Um jedoch die Einheit aus zweitem Polschuhträger und Verbindungselement beim Anformen des jeweiligen Lagerträgers einfach handhaben zu können, ist vorzugsweise vorgesehen, daß das zweite Verbindungselement mit dem zweiten Polschuhträger durch Fügen verbunden ist.

Ein derartiges Fügen kann beispielsweise ein Kleben oder ein Löten sein. Besonders günstig für eine Herstellung hat es sich erwiesen, wenn das Verbindungselement mit dem zweiten Polschuhträger verschweißt ist.

Das stoffliche Verbinden durch Schweißen erfolgt vorzugsweise mittels eines Lasers, wobei entweder eine Punktschweißung oder die Ausbildung einer in sich geschlossenen durchgehenden Schweißnaht in Frage kommt.

Auch die nachfolgende Verbindung zwischen dem Verbindungselement und dem ersten Polschuhträger kann in unterschiedlichster Art und Weise gestaltet sein. Hierbei ist es vorteilhaft, wenn der erste Polschuhträger direkt mit dem Verbindungselement verbunden ist.

Eine derartige Verbindung erfolgt vorzugsweise über ein Fügen zwischen dem ersten Polschuhträger und dem Verbindungselement, wobei vorzugsweise das Fügen zweckmäßigerweise durch Schweißen, insbesondere durch Laserschweißen erfolgt, in gleicher Weise wie im Zusammenhang mit der Verbindung zwischen dem Verbindungselement und dem zweiten Polschuhträger erläutert.

Hinsichtlich der Fixierung der Spule bezüglich der Statoreinheiten wurden bislang keine näheren Angaben gemacht. So sieht eine besonders günstige Lösung vor, daß das Verbindungselement einen Träger für die Spule bildet, so daß sich die Spule beim Montieren der erfindungsgemäßen Statoreinheit auf das mit dem zweiten Polschuhträger verbundene Verbindungselement aufsetzen läßt, bevor ein Aufsetzen des ersten Polschuhträgers auf das Verbindungselement und ein Verbinden derselben miteinander erfolgt.

Um eine ausreichende elektrische Isolation zwischen der Spule und dem Verbindungselement sowie dem zweiten Polschuhträger zu erreichen, ist vorzugsweise vorgesehen, daß das Verbindungselement und der zweite Polschuhträger auf ihrer der Spule zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung versehen sind.

Ferner ist es noch besser, wenn auch der erste Polschuhträger auf seiner der Spule zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung versehen ist.

Vorzugsweise ist dabei die Beschichtung so gewählt, daß sie eine Dicke von weniger als $10\text{ }\mu\text{m}$, noch besser weniger als $5\text{ }\mu\text{m}$, aufweist, um die Präzision der Ausrichtung der einzelnen Elemente der Statoreinheit relativ zueinander nicht zu beeinträchtigen.

Hinsichtlich der Art der Beschichtung sind die unterschiedlichsten Möglichkeiten denkbar. Beispielsweise sind lackartige oder ähnliche Beschichtungen vorstellbar. Bei einer besonders geeignete Beschichtung ist vorgesehen, daß diese eine glasartige Konsistenz aufweist.

Um außerdem noch zu erreichen, daß die Polschuh Elemente gegen Korrosion geschützt sind, ist vorzugsweise vorgesehen, daß die gesamten Polschuh Elemente mit einer gegen Korrosion schützenden Beschichtung versehen sind.

Diese Beschichtung muß zwingend nicht identisch sein mit der elektrisch isolierenden Beschichtung.

Eine besonders günstige Ausführungsform der erfindungsgemäßen Lösung sieht jedoch vor, daß die elektrisch isolierende Beschichtung gleichzeitig auch als korrosionsschützende Beschichtung ausgebildet ist.

Vorzugsweise sind dabei sowohl der erste als auch der zweite Polschuhträger mit dieser Beschichtung überzogen.

Hinsichtlich der relativen Anordnung der Polschuhe relativ zu den übrigen Elementen der Statoreinheit wurden bislang keine näheren Angaben gemacht. So ist es besonders zweckmäßig, wenn die zweiten Polschuhe die Spule übergreifen und somit die Spule in Richtung der Rotorachse gegenüber der jeweiligen Rotoreinheit axial versetzt angeordnet ist.

Ferner wäre es prinzipiell denkbar, die ersten Polschuhe in einem anderen radialen Abstand von der Rotorachse anzuordnen als die zweiten Polschuhe. Um ein optimales Drehmoment des Elektromotors zu erhalten, ist vorzugsweise vorgesehen, daß die ersten und zweiten Polschuhe auf derselben, um die Rotorachse verlaufenden zylindrischen Fläche liegen und daß die einen Polschuhe in den Lücken zwischen den anderen Polschuhen angeordnet sind.

Ferner ist vorzugsweise vorgesehen, daß in Azimutalrichtung um die Rotorachse jeweils aufeinanderfolgend angeordnete Polschuhe identische Winkelabstände voneinander aufweisen.

Ferner ist es im Rahmen der erfindungsgemäßen Lösung besonders günstig, wenn die ersten und zweiten Polschuhe sich in der ersten Richtung soweit erstrecken, daß deren Enden in einer gemeinsamen, senkrecht zur Rotorachse verlaufenden Ebene liegen.

Prinzipiell wäre ein erfindungsgemäßer Elektromotor mit einer einzigen Statoreinheit realisierbar.

Um jedoch die Drehrichtung des Rotors eindeutig definieren zu können, ist vorzugsweise vorgesehen, daß der Elektromotor einen Stator mit zwei Statoreinheiten und einen Rotor mit jeweils einer der betreffenden Statoreinheit

zugeordneten Rotoreinheit aufweist, die auf einer gemeinsamen Motorwelle sitzen.

Dabei könnten die Polschuhe so angeordnet sein, daß sie in dieselbe Richtung weisen.

Eine konstruktiv besonders günstige Lösung sieht vor, daß die Statoreinheiten so angeordnet sind, daß deren Polschuhe einander zugewandt sind. Damit besteht in besonders zweckmäßiger Weise die Möglichkeit, die Rotoreinheiten nebeneinanderliegend anzuordnen.

Um eine möglichst optimale Raumausnutzung bei möglichst optimaler Leistung zu erreichen, ist vorzugsweise vorgesehen, daß bei beiden Statoreinheiten alle Polschuhe auf derselben zylindrischen Fläche um die Rotorachse herum angeordnet sind.

Eine besonders kostengünstig zu fertigende Lösung sieht ferner vor, daß die beiden Statoreinheiten identisch ausgebildet sind, so daß diese aus identischen Teilen gefertigt werden können.

Ferner ist es insbesondere zur eindeutigen Festlegung der Drehrichtung des erfindungsgemäßen Elektromotors von Vorteil, wenn durch magnetische Wirkung, d.h. Anziehung, bedingte Haltestellungen der Rotoreinheiten relativ zu den jeweiligen Statoreinheiten diese relativ zueinander um einen halben Polabstand verdreht sind.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung sind Gegenstand der nachfolgenden Beschreibung sowie der zeichnerischen Darstellung einiger Ausführungsbeispiele.

In der Zeichnung zeigen:

- Fig. 1 einen Längsschnitt durch ein Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Elektromotors;
- Fig. 2 einen vergrößerten Schnitt ähnlich Fig. 1 im Bereich einer Statoreinheit des erfindungsgemäßen Elektromotors;
- Fig. 3 ein zweites Polschuhэлеment mit Verbindungselement des erfindungsgemäßen Elektromotors;
- Fig. 4 eine Draufsicht in Richtung des Pfeils A in Fig. 3;
- Fig. 5 eine Explosionsdarstellung der in Fig. 2 im Schnitt dargestellten Statoreinheit und
- Fig. 6 eine perspektivische Zusammenbaudarstellung der in Fig. 2 dargestellten Statoreinheit.

Ein in Fig. 1 dargestelltes Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Elektromotors, vorzugsweise eines Schrittmotors, umfaßt ein Gehäuse 10 mit einem Gehäusemantel 12, der sich zwischen einem ersten Lagerträger 14 und einem zweiten Lagerträger 16 erstreckt, die beide fest mit dem Gehäusemantel 12 verbunden sind.

In jedem der Lagerträger 14 und 16 ist jeweils ein Drehlager 20 bzw. 22, vorzugsweise jeweils ausgebildet als Kugellager, gehalten, mit welchem eine Motorwelle 24 um eine Achse 26 drehbar relativ zum Gehäuse 10 gehalten ist.

Ferner trägt der erste Lagerträger 14 noch eine Anschlußplatine 28, auf welcher elektrische Anschlüsse 30, 32 zur Verbindung mit einer Stromversorgung des Elektromotors angeordnet sind.

Die Anschlußplatine 28 liegt dabei vorzugsweise auf einer Außenfläche 34 des Lagerträgers 14 auf und umschließt einen Haltering 36 des Lagerträgers 14, der seinerseits eine Aufnahme 38 für das Drehlager 20 bildet.

In dem Gehäuse 10 sind sowohl ein Stator 40, gebildet durch zwei identisch ausgebildete und spiegelsymmetrisch zueinander angeordnete Statoreinheiten 42 und 44, sowie ein Rotor 50, gebildet durch zwei Rotoreinheiten 52 und 54, angeordnet, wobei der Rotor 50 mit seinen beiden Rotoreinheiten 52 und 54 auf der Motorwelle 24 drehfest sitzt und somit in gleicher Weise wie die Motorwelle 24 mittels der Drehlager 20 und 22 gegenüber dem Gehäuse 10 um die Achse 26 als Rotorachse drehbar gelagert ist. Außerdem weist jede der Rotoreinheiten 52, 54 magnetisierte Bereiche 56 bzw. 58 auf.

Wie in Fig. 2 und 3 vergrößert dargestellt, umfaßt die Statoreinheit 44 ein erstes Polschuhelement 60, das einen ersten Satz von als Klauenpole ausgebildeten Polschuhen 62 umfaßt, die sich ungefähr parallel zur Achse 26 erstrecken.

Der erste Satz von Polschuhen 62 ist dabei einstückig an einen ersten Polschuhträger 64 angeformt, der sich in einer vorzugsweise senkrecht zur Achse 26 verlaufenden Ebene 66 erstreckt.

Zweckmäßigerweise ist das erste Polschuhelement 60 ein Stanz-Biegeteil und damit kostengünstig herstellbar.

Ein zweites Polschuhelement 70 umfaßt einen Satz von zweiten Polschuhen 72, die sich in gleicher Weise wie die ersten Polschuhe 62 ungefähr parallel zu der Achse 26 erstrecken und dabei ebenfalls einstückig an einen zweiten Polschuhträger 74 angeformt sind, welcher sich vorzugsweise in einer Ebene 76 senkrecht zur Achse 26 erstreckt.

Vorzugsweise liegen die ersten und zweiten Polschuhe 62, 72 auf einer kreiszylindrisch zur Achse 26 verlaufenden Hüllfläche 82.

Auch das zweite Polschuhelement 70 ist zweckmäßigerweise ein Stanz-Biegeteil.

Ein magnetischer Schluß zwischen dem ersten Polschuhträger 64 und dem zweiten Polschuhträger 74 wird durch ein als Ganzes mit 78 bezeichnetes Verbindungselement hergestellt, welches, wie in Fig. 3 und 4 dargestellt, zunächst im Bereich eines ersten Endes 77 mit dem zweiten Polschuhelement 74 verbunden wird, und zwar dadurch, daß der zweite Polschuhträger 74 eine mittige Ausnehmung 84 aufweist, in welche das Verbindungselement 78 mit dem ersten Ende 77 eingreift, wobei es mit einer Außenfläche 86 in der Ausnehmung 84 anliegt.

Vorzugsweise erfolgt eine präzise Ausrichtung des Verbindungselements 78 relativ zum zweiten Polschuhträger 74 durch am zweiten Polschuhträger 74 vorgesehene Vorsprünge 88, welche in Ausschnitte 90 des Verbindungselements 78 eingreifen, wobei die Vorsprünge 88 über die Kontur der Ausnehmung 84 in Richtung der Rotorachse 26 überstehen um in die Ausnehmungen 90 einzugreifen.

Ferner erfolgt auch eine Verbindung des ersten Polschuhträgers 64 mit dem Verbindungselement 78 im Bereich eines zweiten Endes 79 dadurch, daß das Verbindungselement 78 mit dem zweiten Ende 79 in eine mittige Ausnehmung 92 des ersten Polschuhträgers 64 eingreift.

Erfindungsgemäß ist dabei vorgesehen, daß zunächst das zweite Polschuhelement 70 als Stanz-Biegeteil hergestellt wird und dann nach Einsetzen des Verbindungselements 78 in die Ausnehmung 84 ein Verschweißen durch Herstellen einer Schweißnaht 94 erfolgt, welche vorzugsweise auf einer dem ersten Polschuhträger 64 abgewandten Seite des zweiten Polschuhträgers 74 verläuft und welche eine Verbindung zwischen der Ausnehmung 84 des zweiten Polschuhträgers 74 und der Außenfläche 86 des Verbindungselements 78 herstellt.

Die in Fig. 3, 4 dargestellte Einheit aus dem zweiten Polschuhelement 70 und dem Verbindungselement 78 wird dann durch Anspritzen des Lagerträgers 16 durch Kunststoffspritzgießen mit diesem verbunden, wie in Fig. 2 dargestellt, wobei der Lagerträger 16 einerseits eine Trägerplatte 96 aufweist, welche mit Nasen 98 in radial zwischen den Polschuhen 72 vorgesehene, bezüglich der Rotorachse 26 radial nach innen verlaufende Ausschnitte 75 des zweiten Polschuhträgers 74 eingreift, um den zweiten Polschuhträger 74 zentriert zur

Achse 26 aufzunehmen, so daß beim Anspritzen des Lagerträgers 16 durch Kunststoffspritzgießen ein zumindest teilweises Einbetten des zweiten Polschuhträgers 74 in die Trägerplatte 96 erfolgt.

Darüber hinaus wird beim Anspritzen des Lagerträgers 16 an die Trägerplatte 96 eine hülsenförmige Aufnahme 100 angeformt, wobei sich die Aufnahme 100 in das als Hülse ausgebildete Verbindungselement 78 hineinerstreckt und somit zu einer verbesserten Fixierung der Einheit aus dem zweiten Polshuhelement 70 und dem Verbindungselement 78 an dem Lagerträger 16 führt.

Nach Anspritzen des Lagerträgers 16 an die Einheit aus dem zweiten Polshuhelement 70 und dem Verbindungselement 78 erfolgt, wie in Fig. 4 dargestellt, ein Aufsetzen einer auf einem Spulenkörper 102 vorgewickelten Spule 104 so, daß der Spulenkörper 102 auf dem Verbindungselement 78, insbesondere der Außenfläche 86 desselben, aufliegt. Schließlich erfolgt ein Aufsetzen des ersten Polshuhelements 60 mit dem ersten Polschuhträger 64, wobei zur drehfesten Festlegung des ersten Polschuhträgers 64 zum Verbindungselement 78 Vorsprünge 108 des ersten Polschuhträgers 64 in die Ausnehmungen 110 eingreifen, während das Verbindungselement 78 mit seiner Außenfläche 86 in eine Ausnehmung 92 in dem ersten Polschuhträger 64 eingreift und somit eine formschlüssige exakte Positionierung des ersten Polschuhträgers 64 relativ zum Verbindungselement 78 möglich ist. (Fig. 3, 5)

Vorzugsweise erfolgt noch ein Verschweißen zwischen dem Verbindungselement 78 und dem ersten Polschuhträger 64, und zwar auf einer dem zweiten Polschuhträger 74 abgewandten Seite 112 des ersten Polschuhträgers 64,

durch Anbringen einer Schweißnaht 114 zur Überbrückung eines Spalts zwischen dem Verbindungselement 78 und dem ersten Polschuhträger 64 im Bereich der Ausnehmung 92 und der Außenfläche 86.

Somit sitzt die Spule 104 fest zwischen den Polschuhträgern 64 und 74, wobei die zweiten Polschuhe 72 über die Spule 104 hinweggreifen.

Ferner erstrecken sich die zweiten Polschuhe 72 in der ersten Richtung 80 bis zum Ende 73 und außerdem erstrecken sich auch die ersten Polschuhe 62 bis zu ihrem Ende 63, wobei die Enden 73 und 63 der Polschuhe 72 bzw. 62 in einer Ebene 118 liegen, die senkrecht zur Achse 26 verläuft.

Um einen ausreichend großen Abstand zwischen dem ersten Polschuhträger 64 und den zweiten Polschuhen 72 zu erhalten, ist, wie insbesondere in Fig. 4 dargestellt, der erste Polschuhträger 64 zwischen den Polschuhen 62 mit radial in Richtung der Achse 26 nach innen gezogenen Aussparungen 65 versehen, so daß der erste Polschuhträger 64 einen ausreichend großen Abstand von den zweiten Polschuhen 72 aufweist.

Wie in Fig. 6 dargestellt, weisen alle Polschuhe 62, 72 in Azimutalrichtung zur Achse 26 eine Breite auf, die einem Winkelabstand WB entspricht, und jeweils mit einem Polabstand PA aufeinanderfolgende Polschuhe 62, 72 sind bezogen auf die Achse 26 in einem Winkelabstand WA voneinander angeordnet, der zwischen allen Polschuhen 62, 72 identisch ist.

Zur elektrischen Isolation der Spule 104 gegenüber den Polschuh-elementen 60, 70 sind zumindest sowohl das Verbindungselement 78 im Bereich der Außenfläche 86 sowie der erste Polschuhträger 64 auf seiner der Spule 104

zugewandten Seite 120 sowie der zweite Polschuhträger 74 auf seiner der Spule 104 zugewandten Seite 122 mit einer Beschichtung 124 versehen, die eine Schichtdicke von weniger als $10\text{ }\mu\text{m}$, noch besser weniger als $5\text{ }\mu\text{m}$, aufweist und elektrisch isolierend ist, mit einer Durchschlagfestigkeit von bis zu 0,5 kV.

Die Beschichtung 124 ist vorzugsweise eine glasartige Schicht, insbesondere eine CVD-Schicht, und dient vorzugsweise außerdem noch dazu, die Polschuh-elemente 60, 70 gegen Korrosion zu schützen, so daß die gesamten Polschuh-elemente 60, 70 sowie das Verbindungselement 78 mit dieser Beschichtung 124 überzogen sind.

Bei dem erfindungsgemäßen Ausführungsbeispiel eines Elektromotors sind die Statoreinheiten 42, 44, wie in Fig. 1 erkennbar, identisch ausgebildet und dabei ist jeweils der Lagerträger 14, 16 zumindest an dem zweiten Polschuh-träger 74 angeformt, so daß zweckmäßigerweise die Polschuhe 62, 72 beider Statoreinheiten auf derselben zylindrischen Hüllfläche 82 um die Achse 26 liegen und außerdem mit ihren Enden 63, 73 einander zugewandt angeordnet sind. Damit läßt sich in einem jeweils von den Polschuhen 62, 72 umschlossenen Raum 126, 128 die jeweilige Rotoreinheit 52, 54 anordnen.

Beispielsweise sind die beiden Rotoreinheiten 52, 54 separat auf der Motor-welle 24 angeordnet und drehfest mit dieser verbunden, so daß beispielsweise die Möglichkeit besteht, die Rotoreinheiten 52, 54 relativ zueinander verdreht, vorzugsweise um einen halben Polabstand PA relativ zueinander verdreht, auf der Motorwelle 24 anzuordnen, während die Polschuhe 62, 72 jeweils exakt einander gegenüberliegend angeordnet sind.

16. Nov. 2002

- 15 -

PATENTANSPRÜCHE

1. Elektromotor mit
einem Gehäuse (10), mit mindestens einem mit magnetisierten Bereichen versehenen und um eine Rotorachse (26) an Lagerträgern (14, 16) des Gehäuses (10) drehbar gelagerten Rotor (50),
und mit einem mindestens eine Statoreinheit (42, 44) aufweisenden Stator, wobei jede Statoreinheit einen Satz erste, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe (62) und einen Satz zweite, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe (72), die um die Rotorachse (26) herum angeordnet sind, sowie eine in Richtung der Rotorachse (26) auf den Rotor (50) folgend angeordnete und um die Rotorachse (26) herum verlaufend gewickelte Spule (104), umfaßt, mit welcher die ersten und zweiten Polschuhe (62, 72) magnetisierbar sind,
dadurch gekennzeichnet, daß die Statoreinheit (42, 44) zwei Polschuhelemente (60, 70) aufweist, von denen ein erstes Polschuhelement (60) einen sich quer zur Rotorachse (26) erstreckenden und auf einer dem Rotor (50) zugewandten Seite der Spule (104) angeordneten ersten Polschuhträger (64) sowie die an diesen einstückig angeformten ersten Polschuhe (62) aufweist, welche sich von dem ersten Polschuhträger (64) weg in einer ersten Richtung (80) ungefähr parallel zur Rotorachse (26) erstrecken, und von denen ein zweites Polschuhelement (70) einen sich quer zur Rotorachse (26) erstreckenden und auf einer dem Rotor (50) abgewandten Seite der Spule (104) angeordneten zweiten Polschuhträger (74) sowie die an diesen einstückig angeformten

zweiten Polschuhe (72) aufweist, die sich ebenfalls in der ersten Richtung (80) vom zweiten Polschuhträger (74) weg ungefähr parallel zur Rotorachse (26) über den Rotor (50) hinweg erstrecken, und daß an den zweiten Polschuhträger (74) der Statoreinheit (42, 44) ein Lagerträger (14, 16) aus Kunststoff angeformt und dadurch an diesem fixiert ist.

2. Elektromotor nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein magnetischen Schluß zwischen den Polschuhträger (64, 74) herstellendes Verbindungselement (78) mit dem zweiten Polschuhträger (74) zu einer Einheit verbunden und an diese Einheit der Lagerträger (14, 16) angeformt ist.
3. Elektromotor nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (78) als Hülse ausgebildet ist.
4. Elektromotor nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Lagerträger (14, 16) in das Verbindungselement (78) eingreifend ausgebildet ist.
5. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Lagerträger (14, 16) durch Kunststoffspritzen angeformt ist.
6. Elektromotor nach einem der Ansprüche 2 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (78) mit dem zweiten Polschuhträger (74) durch Fügen verbunden ist.

14. Elektromotor nach einem der Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Beschichtung (124) eine glasartige Konsistenz aufweist.
15. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die gesamten Polschuhelemente (60, 70) mit einer gegen Korrosion schützenden Beschichtung (124) versehen sind.
16. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die zweiten Polschuhe (72) die Spule (104) übergreifen.
17. Elektromotor nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 oder nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten und zweiten Polschuhe (62, 72) auf derselben, um die Rotorachse (26) verlaufenden zylindrischen Fläche (82) liegen und daß die einen Polschuhe (62, 72) in Lücken der anderen Polschuhe (72, 62) angeordnet sind.
18. Elektromotor nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß in Azimutalrichtung um die Rotorachse (26) jeweils aufeinanderfolgend angeordnete Polschuhe (62, 72) identische Winkelabstände (WA) voneinander aufweisen.
19. Elektromotor nach Anspruch 17 oder 18, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten und zweiten Polschuhe (62, 72) sich in der ersten Richtung (80) soweit erstrecken, daß deren Enden (63, 73) in einer gemeinsamen senkrecht zur Rotorachse (26) verlaufenden Ebene (118) liegen.

7. Elektromotor nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (78) mit dem zweiten Polschuhträger (74) verschweißt ist.
8. Elektromotor nach einem der Ansprüche 2 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Polschuhträger (64) mit dem Verbindungselement (78) verbunden ist.
9. Elektromotor nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Polschuhträger (64) mit dem Verbindungselement (78) durch Fügen verbunden ist.
10. Elektromotor nach einem der Ansprüche 2 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (78) einen Träger für die Spule (104) bildet.
11. Elektromotor nach einem der Ansprüche 2 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbindungselement (78) und der zweite Polschuhträger (74) auf ihrer der Spule (104) zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung (124) versehen sind.
12. Elektromotor nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Polschuhträger (64) auf seiner der Spule (104) zugewandten Seite mit einer elektrisch isolierenden Beschichtung (124) versehen ist.
13. Elektromotor nach Anspruch 11 oder 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Beschichtung (124) eine Dicke von weniger als 10 μm aufweist.

20. Elektromotor nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Elektromotor einen Stator (40) mit zwei Statoreinheiten (42, 44) und einen Rotor (50) mit jeweils einer einer Statoreinheit (42, 44) zugeordneten Rotoreinheit (52, 54) aufweist, die auf einer gemeinsamen Motorwelle (24) sitzen.
21. Elektromotor nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß die Statoreinheiten (42, 44) so angeordnet sind, daß deren Polschuhe (62, 72) einander zugewandt sind.
22. Elektromotor nach Anspruch 20 oder 21, dadurch gekennzeichnet, daß bei beiden Statoreinheiten (42, 44) alle Polschuhe (62, 72) auf derselben zylindrischen Fläche (82) um die Rotorachse herum angeordnet sind.
23. Elektromotor nach einem der Ansprüche 20 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Statoreinheiten (42, 44) identisch ausgebildet sind.
24. Elektromotor nach einem der Ansprüche 20 bis 23, dadurch gekennzeichnet, daß durch magnetische Wirkung bedingte Haltestellungen der Rotoreinheiten (52, 54) relativ zu den jeweiligen Statoreinheiten (42, 44) relativ zueinander um einen halben Polabstand (PA) verdrehte Magnetpole aufweisen.

16. Nov. 2002

- 20 -

ZUSAMMENFASSUNG

Um einen bürstenlosen Elektromotor mit einem Gehäuse, mit einem Rotor und mit einem Stator, wobei jede Statoreinheit, als Klauenpole ausgebildete Polschuhe sowie eine in Richtung der Rotorachse auf den Rotor folgend angeordnete Spule, umfaßt, mit welcher die Polschuhe magnetisierbar sind, möglichst kostengünstig und einfach aufzubauen, wird vorgeschlagen daß die Statoreinheit zwei Polschuh-elemente aufweist, von denen ein erstes Polschuh-element einen ersten Polschuhträger sowie an diesen einstückig angeformte erste Polschuhe aufweist, und von denen ein zweites Polschuh-element einen zweiten Polschuhträger sowie die an diesen einstückig angeformte zweite Polschuhe aufweist und daß an den zweiten Polschuhträger der Statoreinheit ein Lagerträger aus Kunststoff angeformt und dadurch an diesem fixiert ist.

16. Nov. 2002

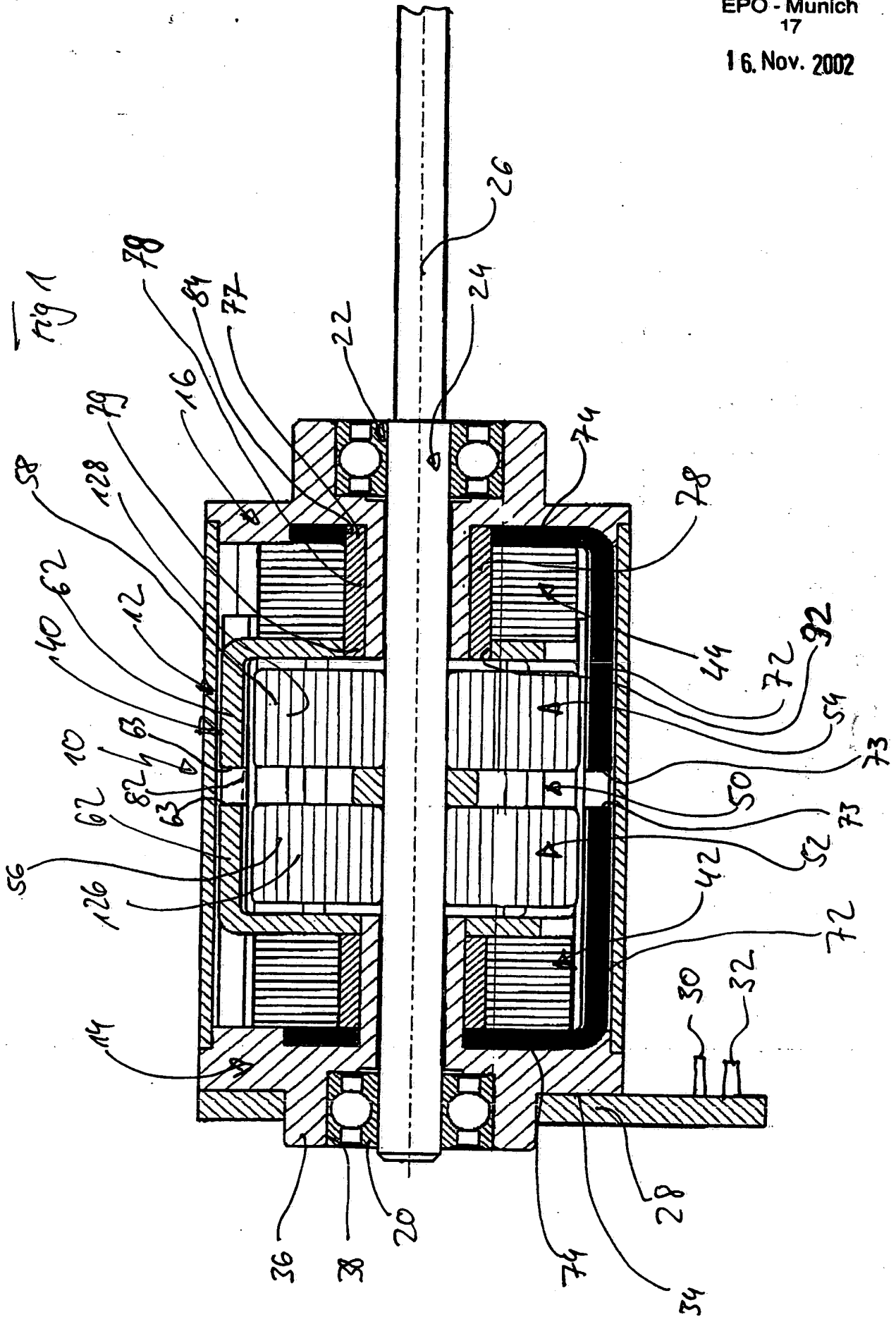
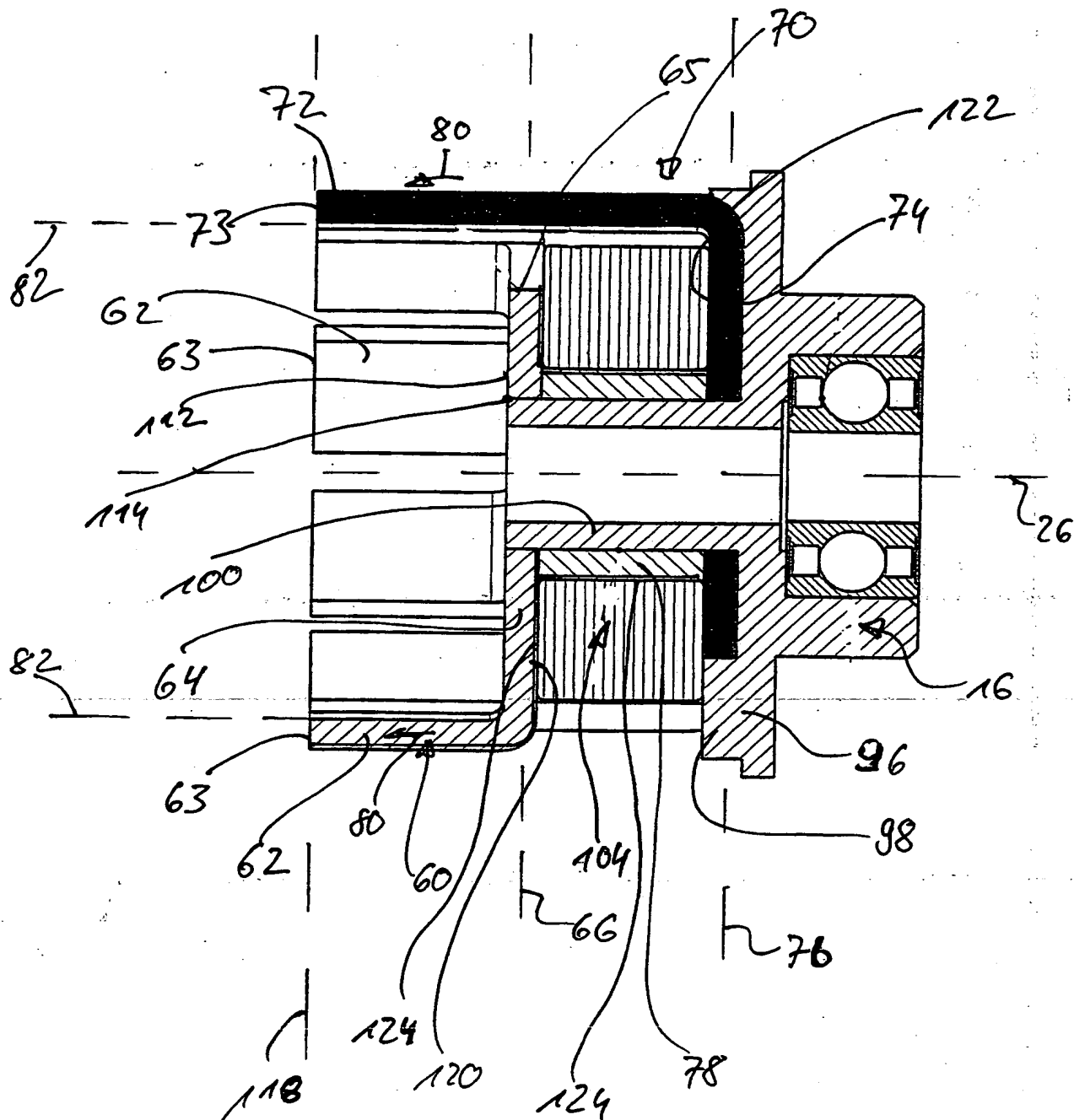


Fig 2



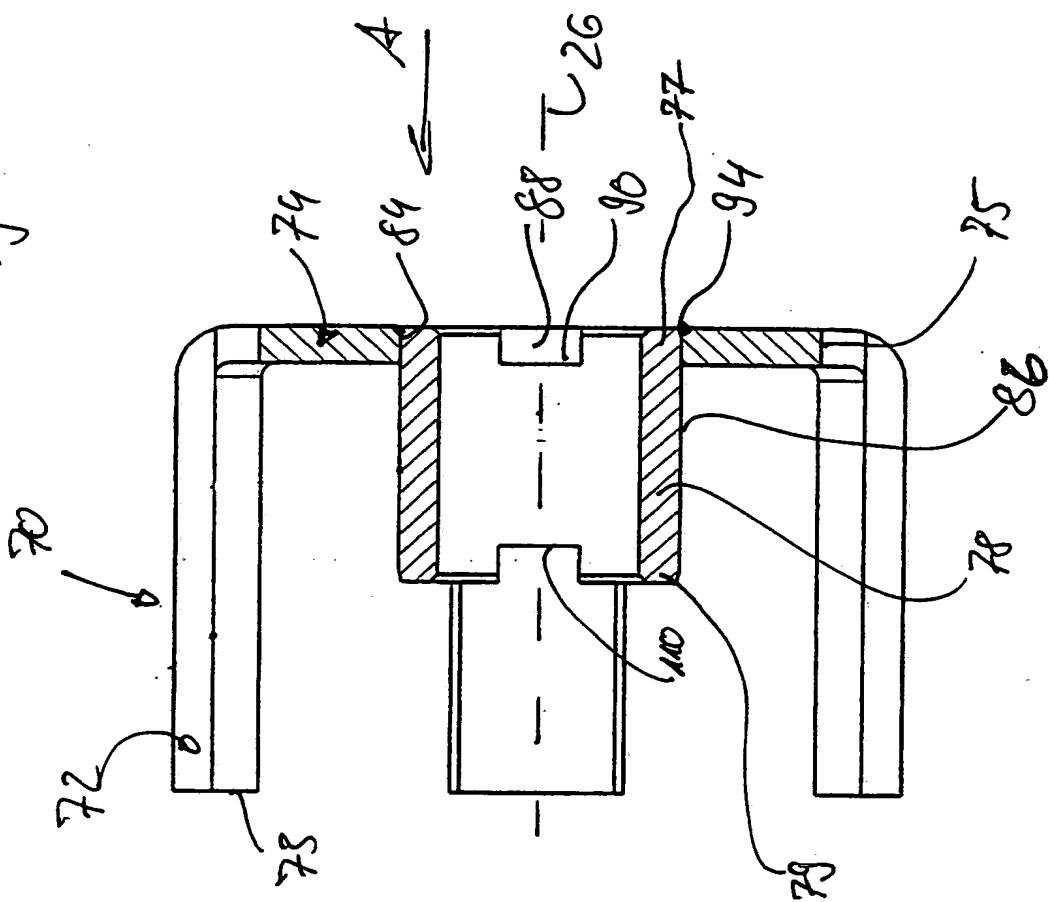
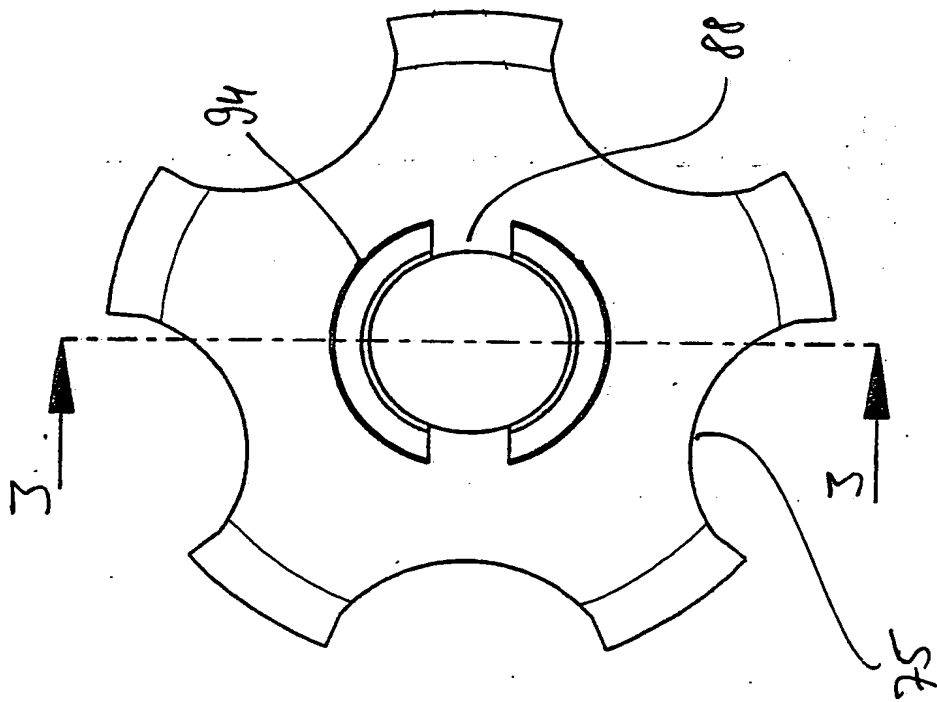


fig 5

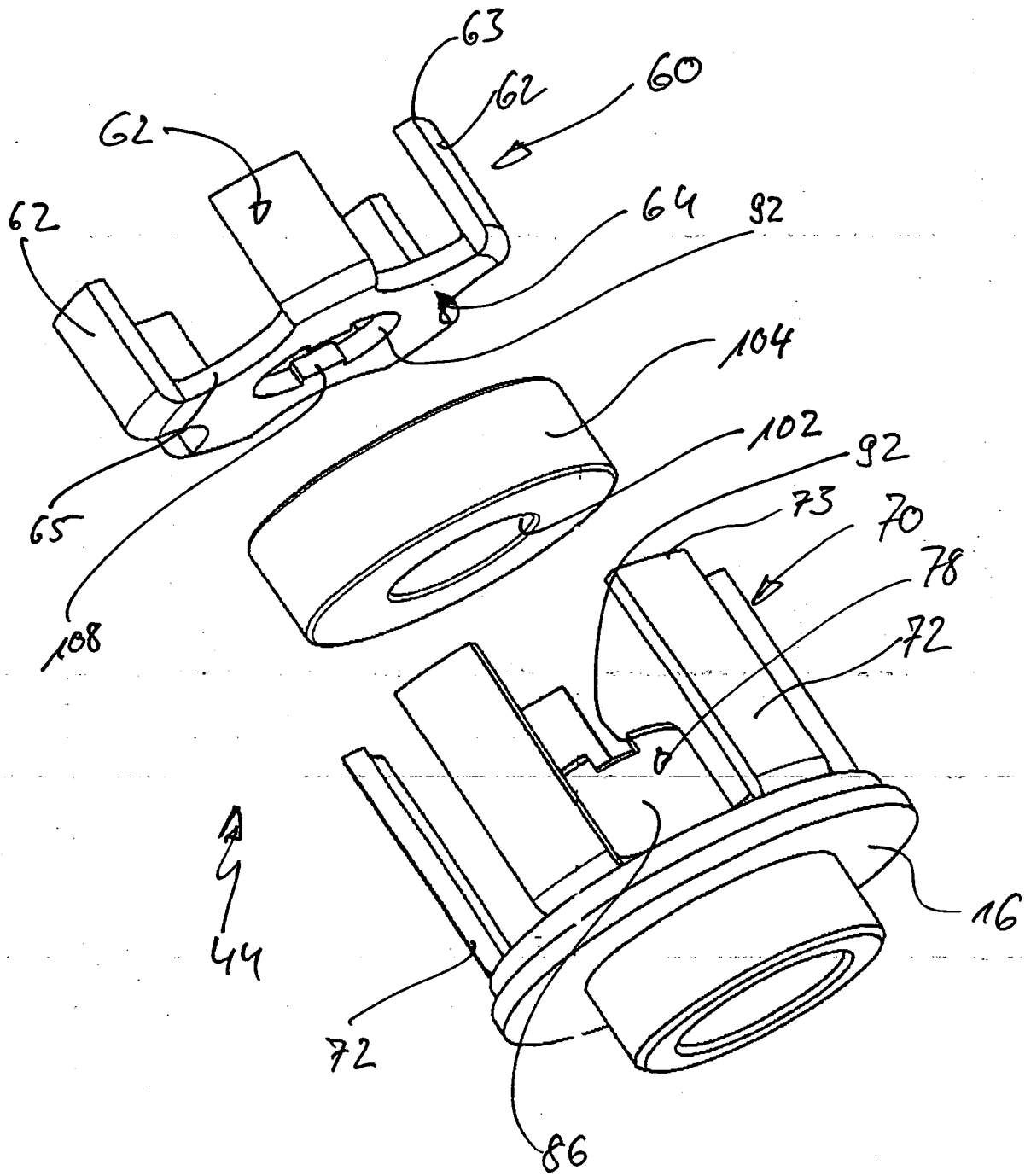


Fig 6

